



Gemeente
Albrandswaard

NOTA INSPRAAK EN VOOROVERLEG

(VOORONTWERP) BESTEMMINGSPLAN 'ZUIDELIJKE ENTREE OVERHOEKEN
I EN II'.

NL.IMRO.0613.ZuidEntreeOH-VO01

28 november 2019
Gemeente Albrandswaard

1. INLEIDING

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het voorontwerpbestemmingsplan lag vanaf 14 juni 2019 tot en met 25 juli 2019 ter inzage. Reacties binnen de inzage termijn zijn verwerkt in deze nota. Voorafgaande aan de terinzagelegging heeft bij diverse overlegpartners (Provincie Zuid-Holland, BOOR, DCMR, RRP) al vooroverleg plaatsgevonden en is via die weg informatie ingewonnen en verwerkt in het voorontwerpbestemmingsplan. Op 12 juni 2019 is het e-formulier "aanbieden ruimtelijk plan" bij de provincie Zuid-Holland ingediend. Hier is geen inspraakreactie uit voort gekomen.

De overleg- en inspraakreacties zijn beantwoord. Er is een overzicht gemaakt van de wijzigingen die naar aanleiding daarvan zijn gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan.

Op 2 juli 2019 heeft een informatiebijeenkomst over het bestemmingsplan plaatsgevonden. Een kort verslag is in deze notitie opgenomen.

Ontvangen reacties

Het onderstaande overzicht geeft een puntsgewijze samenvatting van de inspraakreacties

2. INSpraakREACTIES VOORONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Datum ontvangst	Nr. reactie	Naam reclamant	Adres
24-6-2019	1	TenneT TSO B.V.	Utrechtseweg 310, Arnhem
19-6-2019	2	DCMR Milieudienst Rijnmond	Parallelweg 1, Schiedam
12-7-2019	3	Waterschap Hollandse Delta	Handelsweg 100, Ridderkerk
4-7-2019	4	Rotterdam-Rijn Pijpleiding	Butaanweg 215, Rotterdam
19-7-2019	5	Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond	Wilhelminakade 947, Rotterdam
25-7-2019	6	Vos en De Lange Advocaten, Namens [REDACTED]	[REDACTED] (kantoor cliënt: Rhoon)
25-7-2019	7	[REDACTED]	Achterdijk [REDACTED] Rhoon

Hieronder volgt een puntsgewijze samenvatting en beantwoording van de inspraakreacties.

Inspraakreactie 1: TenneT

1. Binnen de grenzen van dit plan heeft TenneT (na een eerste beoordeling) noch bovengrondse-, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer.

Beantwoording

De informatie is ter kennisgeving aangenomen.



Inspiraakreactie 2: DCMR

1. Het milieuhoofdstuk van de toelichting van het plan is nog niet volledig. Er moet worden onderzocht welke maatregelen voor de woning aan de Ambachtsweg 4 kunnen worden getroffen, ter voorkoming of compensatie van de toename van de geluidbelasting.

Beantwoording

In de notitie Akoestiek is rekening gehouden met verwachte verkeersstromen na realisatie van de nieuwe weg. Dit zijn aannames. Op basis van die verkeerscijfers en berekening van de geluidsbelasting blijkt dat alleen Ambachtsweg 4 te maken krijgt met een toename van de geluidsbelasting.

Via een nulmeting vooraf en een meting na realisatie, wordt bepaald of deze verwachte toename terecht is en of maatregelen daadwerkelijk nodig zijn.

Mogelijke maatregelen zijn al bekend en worden opgenomen in de toelichting. Belangrijk om hierbij te melden is dat de toename van de geluidsbelasting ontstaat door sluipverkeer. Maatregelen aan de bron, zoals het volledig afsluiten van de oprit Kleidijk/Groene Kruisweg is vanuit dat oogpunt de meest logische maatregel. De maatregel heeft echter ook gevolgen voor de bereikbaarheid van bedrijven op Overhoeken en kan om die reden op weinig draagvlak rekenen.

2. Er moet nog een berekening worden gedaan naar de geluidbelasting van de nieuwe weg op geluidgevoelige bestemmingen binnen 200 meter. De nieuwe weg krijgt een snelheidsregime van 50 km/u en is dus een gezoneerde geluidbron volgens de Wet geluidhinder. Nu een nieuwe gezoneerde geluidbron mogelijk wordt gemaakt, is onderzoek naar de geluidbelasting van deze bron nodig om te bepalen of er hogere waarden nodig zijn.

Beantwoording

Deze berekening heeft plaatsgevonden. Naar aanleiding van de overlegreactie is ervoor gekozen dit nader toe te lichten in de toelichting van het bestemmingsplan.

In het onderzoek is onderscheid gemaakt tussen de geluidbelasting als gevolg van de nieuwe weg en de geluidbelasting als gevolg van het mogelijke sluipverkeer. Voor het sluipverkeer is een worstcase-benadering gekozen (1.000 motorvoertuigen per etmaal) en is getoetst alsof er sprake is van een reconstructie. In de praktijk is dit niet het geval, omdat de bestaande wegen niet worden aangepast.

In de toelichting van het bestemmingsplan komt te staan dat alle geluidgevoelige objecten binnen 200 meter zijn onderzocht. Wanneer blijkt dat bij een geluidgevoelig object geen belemmeringen voorkomen, zijn de geluidgevoelige objecten die verder hiervan liggen niet meer getoetst, omdat hier ook geen belemmeringen meer zullen voorkomen.

3. Overige milieuaspecten zijn voldoende onderzocht.

Beantwoording

De informatie is ter kennisgeving aangenomen.

Inspiraakreactie 3: Waterschap Hollandse Delta (WSHD)

1. Er wordt in het plan gesproken over dat er al gecompenseerd is voor de toename aan verharding. Echter om gebruik te maken van dit eerder gegraven water moet dit specifiek worden gemaakt in de aan te vragen watervergunning. In de vergunning moet duidelijk zijn waar precies gegraven wordt.

Beantwoording

Voor de werkzaamheden wordt een water- en omgevingsvergunning aangevraagd. Hierin wordt, net als in het (voorontwerp)bestemmingsplan, inzichtelijk gemaakt hoeveel m2 van de overcapaciteit oppervlaktewater uit Overhoeken III benut wordt.

Op 12 juni 2017 en 13 juli 2017 is met het waterschap besproken dat de extra m2 gegraven water op Overhoeken III benut kan worden ter compensatie van de m2 gedempte water voor de zuidelijke entree.

Inspraakreactie 4: Rotterdam-Rijn Pijpleiding (RRP)

1. De regels van Artikel-4 "Leiding-olie" zijn summier omschreven.

Verzocht wordt om de [in de inspraakreactie] bijgevoegde regels in het bestemmingsplan als "Leiding – Olie" op te nemen.

Beantwoording

De regels voor de plaatselijke leiding zijn overgenomen uit het vigerend bestemmingsplan Rhoon Dorp 2013. Hierin is de leiding beschermd via een dubbelbestemming "Leiding – Olie". Op verzoek van de RRP wordt deze vervangen door de dubbelbestemming "Leiding – Brandstof", conform de door hen bijgevoegde voorstel voor planregels.

Inspraakreactie 5: Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR)

1. De genoemde verbindingsweg en parkeerplaatsen vallen niet onder de noemer (beperkt) kwetsbaar object en zijn ook geen risicobron zoals genoemd in (respectievelijk artikel 1 en 2 van) het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

De afdeling Risicobeheersing van de VRR brengt in het kader van externe veiligheid advies uit over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Zij doet dit middels een analyse van de omgeving, waarbij risicobronnen, mogelijke scenario's en hun effecten worden beschouwd.

Beantwoording

De informatie is ter kennisgeving aangenomen.

Inspraakreactie 6

1. De voorgenomen aanpassing aan en in de buurt van de Nijverheidsweg zouden volgens reclamant ertoe leiden dat het eigen perceel niet meer toegankelijk is.

Beantwoording

Reclamant heeft het eigen perceel destijds gekocht in de wetenschap dat de huidige oprit aan de Rivierweg kwam te vervallen. Het plan voor een nieuwe zuidelijke entree voor het bedrijventerrein is gecombineerd met een nieuwe in- en uitrit voor het perceel van reclamant. De gevolgen voor de bereikbaarheid van het perceel van reclamant zijn voldoende onderzocht.

De nieuwe toegangsweg is gecombineerd met opritten voor de gemeentewerf van de gemeente. Bij het ontwerp van de nieuwe toegangsweg is rekening gehouden met de lengte en draaicirkels van voertuigen die van en naar het perceel van reclamant gaan. Ook is onderzocht of eventueel wachtend verkeer van en naar de gemeentewerf een onoverkomelijke belemmering vormen voor de bereikbaarheid van het perceel van reclamant.



De gemeente concludeert dat na realisatie van de zuidelijke entree het perceel van reclamant toegankelijk blijft.

2. Bij verwerving van het perceel van reclamant heeft de gemeente aangegeven dat het perceel via de Nijverheidsweg dient te worden ontsloten.

De huidige ontsluiting via de Rivierweg is volgens de gemeente onwenselijk. De ontsluiting via de Nijverheidsweg is al aanwezig maar wordt momenteel gebruikt door de gemeente voor de opslag van containers van de gemeentewerf/milieustraat.

Beantwoording

De gemeente vindt inderdaad de huidige ontsluiting via de Rivierweg onwenselijk. Het bedrijf aan de Nijverheidsweg 1 moet met langere voertuigen het eigen perceel op. Aangezien op eigen terrein niet wordt gekeerd moet dit voertuig minimaal een keer achterwaarts het terrein op of af. Hierbij wordt niet alleen het doorgaande verkeer over de Rivierweg opgehouden, het levert een onveilige verkeerssituatie op.

Deze situatie willen we oplossen door de ontsluiting aan de andere zijde via de Nijverheidsweg op te lossen. Zodra de zuidelijke entree is gerealiseerd kan de ontsluiting aan de Nijverheidsweg in gebruik worden genomen. De containers die de ontsluiting nu blokkeren moeten dan weg.

Reclamant heeft het perceel destijds gekocht in de wetenschap dat de huidige oprit aan de Rivierweg kwam te vervallen. Hier wordt met het voorliggende plan uitvoer aan gegeven.

3a Opstelstrook van 55 meter

De gemeente legt het advies uit het wachtrijonderzoek van GraaffTraffic naast zich neer door voor een ontsluitingsvariant met een opstelstrook van 55 meter te gaan in plaats van 70 meter.

Beantwoording

Het huidig ontwerp voor de zuidelijke entree voorziet niet in een opstelstrook van 55 meter noch van 70 meter lang.

GraaffTraffic is gevraagd wachtrijlengtes naar de milieustraat te onderzoeken om na te gaan in hoeverre wachtend verkeer voor problemen gaat zorgen in relatie tot de nieuwe ontsluitingsroute voor het perceel op Nijverheidsweg 1.

Aanvullend is gevraagd om die onderzoeksresultaten af te zetten tegen twee ontwerpvarianten die op dat moment in het ontwerpproces aan de orde waren. Beide varianten gingen toen uit van een aparte wachtrij van respectievelijk circa 55 en circa 70 meter lang.

GraaffTraffic heeft 200 meetmomenten uitgevoerd op drukke momenten in het jaar (4 zaterdagmiddagen verspreid over de maanden november en december). Het rapport concludeert dat in 7% van de meetmomenten er sprake was van een wachtrijlengte langer dan 50 meter. In slechts één geval was er een wachtrijlengte van 77 meter. Het zijn voornamelijk korte piekmomenten waarop langere wachtrijen ontstaan. GraaffTraffic adviseert een opstelstrook van 70 meter om zo ook de hoogste piekmomenten op te kunnen vangen. GraaffTraffic concludeert ook dat op deze drukke dagen het merendeel van de tijd een opstelstrook van 55 meter voldoende is. Sterker nog, minimaal 40% van de openingstijd is er zelfs op drukke dagen überhaupt geen wachtrij. Op basis van die kennis zijn (andere) ontwerpkeuzes gemaakt.

Bij de keuze voor een geschikte ontsluitingsvariant spelen meer factoren dan alleen het faciliteren van een wachtrij naar de milieustraat. Het voorliggende plan gaat niet meer uit van een aparte opstelstrook voor wachtend verkeer. De gemeente is van mening dat een aparte opstelstrook voor wachtend

verkeer een niet-noodzakelijke luxe is, omdat op slechts een beperkt aantal momenten sprake is van wachtend verkeer.

De openingstijden van de gemeentewerf zijn inmiddels verruimt ten opzichte van de periode waarin wachtrijlengtes zijn onderzocht door GraaffTraffic. De openingstijden waren toen:

Maandag tot en met vrijdag: 10.00 uur tot 12.30 en 13.30 tot 15.30 uur en zaterdag van 10.00 tot 12.30 uur. Tegenwoordig is de gemeentewerf van maandag tot en met zaterdag geopend van 8.30 tot 15.30 uur. De verwachting is dat daardoor het aantal en de intensiteit van de piekmomenten in wachtrijlengtes inmiddels nog beperkter zijn geworden omdat het afval meer verspreid wordt aangeboden.

Het aanbrengen van een aparte wachtrij blijkt lastig uitvoerbaar en vraagt om een aanzienlijk grotere investering. De ontsluitingsweg dient verbreedt te worden, waardoor kabels en leidingen verlegd moeten worden. Bovendien kan de watergang niet verder versmallen dan nu is ontworpen. Het waterschap hanteert namelijk een minimale breedte van 4 meter. In het huidig ontwerp moet al met damwanden gewerkt worden om aan deze voorwaarde te voldoen.

Tot slot kan opgemerkt worden dat indien op een later moment besloten wordt alsnog een wachtrij te realiseren, het bestemmingsplan dit niet in de weg staat. Op basis van huidige inzichten lijkt de ontsluitingsvariant met een wachtrijstrook van 70 meter niet voor de hand te liggen. Deze variant is door aanwezige kabels en leidingen duurder en deze variant kent een kleinere bochtstraal bij de aansluiting op de zuidelijke entree. Hierdoor kunnen langere voertuigen van en naar het perceel van reclamant lastiger de bocht maken.

3b. De Nijverheidsweg is onvoldoende breed voor wachtend verkeer naar de milieustraat en passerend verkeer, zeker groter materieel, van en naar het perceel van reclamant. Daarnaast moet nog rekening worden gehouden met de vervoersbewegingen van het aan en afvoeren van containers en het afvoeren van afval bij de milieustraat. Deze wagens moeten de opstelstrook haaks kruisen.

Beantwoording

Er is geen opstelstrook voor wachtend verkeer. Vuilniswagens hoeven dus geen strook haaks te kruisen.

De Nijverheidsweg is voldoende breed voor wachtend verkeer voor de milieustraat en uitrijdend verkeer van de gemeentewerf en het perceel van reclamant om elkaar te passeren. Zie ook beantwoording bij 3a.

3c. De verkeerssituatie wordt door de nieuwe verkeerssituatie te complex en te gevaarlijk.

Specifiek zijn door reclamant 4 gevaarlijke locaties aangewezen die zouden ontstaan (figuur 1).

Locatie 1: Direct bij de geprojecteerde in- en uitrit van het perceel van reclamant

Locatie 2: in- en uitrit milieustraat

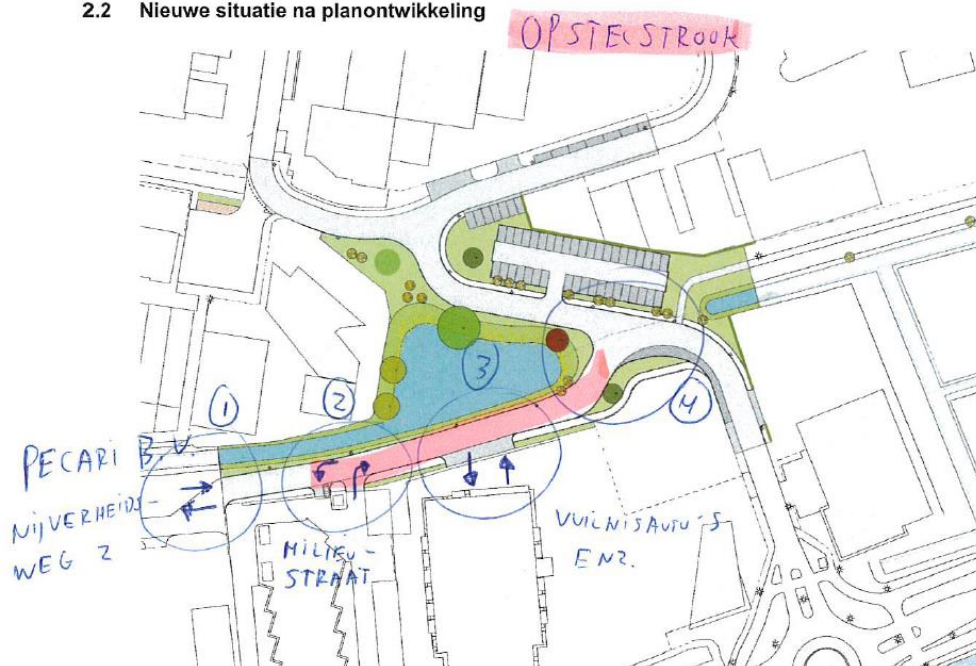
Locatie 3: in- en uitrit vuilnisauto's

Locatie 4: kruising Nijverheidsweg met verbindingsweg naar de Dienstenstraat.



Figuur 1: Uitsnede uit inspraakreactie

2.2 Nieuwe situatie na planontwikkeling



Beantwoording

De nieuwe ontsluitingsweg beoogt juist de verkeersveiligheid te bevorderen.

Door het perceel van reclamant via de Nijverheidsweg te ontsluiten kan de gevaarlijke inrit aan de Rivierweg worden afgesloten. Deze inrit is gevaarlijk doordat in- en uitrijdend verkeer vanaf dit perceel het verkeer over de rivierweg blokkeert. Bovendien neemt het risico toe wanneer in de huidige situatie langere voertuigen achteruitrijdend het perceel op (of af) rijden. In de nieuwe situatie is het perceel veiliger ontsloten.

De verkeerssituatie over de Nijverheidsweg moet in de nieuwe situatie gedeeld worden met het verkeer van en naar de gemeentewerf. Bij het ontwerp is aandacht geweest voor de grotere voertuigen die zich over de weg moeten kunnen begeven.

De locaties waar volgens reclamant knelpunten ontstaan zorgen niet voor (onoplosbare) problemen. Locatie 1: De containers die nu de ontsluiting blokkeren worden weggehaald. Het laten staan van de containers is ook geen onderdeel van het plan. Op deze locatie kan dan ook een veilige ontsluiting worden gerealiseerd.

Locatie 2: De paslezer wordt verplaatst, zie beantwoording bij 5.

Locatie 3: de weg is voldoende breed (ca. 7,10 meter) voor vuilniswagens om de Nijverheidsweg op te rijden. Zie beantwoording bij 3a en 3b.

Locatie 4: zie beantwoording bij 4.

4. De bocht bij de kruising van de Nijverheidsweg en de verbindingsweg is te krap voor de voertuigen van en naar het perceel van reclamant en voor de vuilniswagens. Daarbij zal onvoldoende ruimte zijn wanneer de wachtrijlengte langer is dan de opstelstrook.

Beantwoording

In het ontwerp is rekening gehouden met bochtstralen die ook voor langere voertuigen hanteerbaar zijn. Uit het wachtrijonderzoek blijkt dat een wachtrij zelden voorbij het kritieke punt komt waarbij deze langere voertuigen de bocht niet meer kunnen halen, zie ook beantwoording bij punt 3a.

Naar aanleiding van de inspraakreactie is apart aan reclamant gevraagd naar de specificaties van de grootste vrachtwagencombinatie waarmee gereden wordt. Vervolgens is de rijcurve berekend op basis van een voertuigcombinatie met zelfs grotere afmetingen.

De rijcurve bij een snelheid van 10 km/uur is opgenomen in de bijlage van deze nota. Het voertuig blijkt de bocht te kunnen maken. Alleen in de bocht rijdt het voertuig ook over de andere weghelft. Alleen wanneer een wachtrijlengte langer is dan ca. 55 meter, kan verkeer elkaar tijdelijk niet passeren.

5 Indien reclamant de nieuwe ontsluiting via de Nijverheidsweg moet gebruiken, staat de paslezer van de milieustraat op de Nijverheidsweg in de weg.

Beantwoording

De paslezer en aanmeldpaal worden verplaatst waardoor deze niet in de weg staan voor passerend verkeer. De breedte van de weg wordt in dat geval ca 7,10 meter. Dit is voldoende breed om ook de bredere voertuigen van reclamant (2,5 meter) het wachtend verkeer te kunnen passeren.

Inspraakreactie 7

1. Reclamant vraagt zicht af of de geluidswaarden in het rapport de waarden is die reclamant straks gaat ondervinden.

Beantwoording

In het bestemmingsplan is onderzocht wat het effect is van de nieuwe verbindingsweg op de geluidsbelasting van geluidgevoelige objecten (zoals woningen) binnen een straal van 200 meter van de weg. De beoogde weg kent straks namelijk een snelheidsregime van 50 km/u. Volgens de Wetgeluidhinder is de weg daardoor een 'gezoneerde geluidbron' en is akoestisch onderzoek noodzakelijk. Maatregelen zijn nodig op het moment dat een toename van de geluidsbelasting ontstaat als gevolg van de nieuwe weg.

Het onderzoek geluidsbelasting wordt berekend aan de hand van verkeersmodellen en verkeerstellingen op basis van de daarvoor geldende wettelijke normen. Door het verkeersmodel aan te vullen met verkeerstellingen kan een betrouwbare inschatting gemaakt worden van de geluidswaarden die reclamant kan verwachten.

De woning van reclamant bevindt zich op ca. 137 meter afstand van de verbindingsweg en is daarom in het onderzoek meegenomen. De geluidsbelasting op de woning van reclamant als gevolg van de nieuwe weg wordt overstemd door wegverkeerslawaaai afkomstig van de Groene Kruisweg en de A15. Hierdoor ontstaat geen toename van de geluidsbelasting op de woning van reclamant.



2. Er is ooit gekozen voor een kleinschalig industrieterrein dus waarom dan weer uitbreiden en groen kappen?

Beantwoording

Het industrieterrein wordt als gevolg van dit plan niet uitgebreid. Het nieuwe bestemmingsplan maakt een verbindingsweg mogelijk met extra parkeerplaatsen om het terrein beter bereikbaar te maken. Het volledige plangebied krijgt een bestemming 'Verkeer-verblijfsgebied'. Een deel van het plangebied heeft nu een bestemming 'bedrijf'. Het totale oppervlak van het bedrijfsterrein neemt daardoor zelfs af.

Het groen krijgt een nieuwe inrichting. Een deel van het groen moet wijken voor de nieuwe verbindingsweg. In het planvormingsproces is gekeken om bestaande beplanting te sparen, zoals de bestaande treurwilg. Helaas bleek dit niet mogelijk te zijn. In het schetsontwerp voor de zuidelijke entree is aandacht besteed aan het groen. Naast dat er bomen gekapt worden, komt er ook nieuwe beplanting terug.

3. Reclamant geeft aan op de weg te kijken die steeds drukker wordt en wenst dat de gemeente enkele bomen plant voor afscheiding naar de woningen richting de Achterdijk. Tevens zou de groenstrook bij het Industriepad onderhouden (bemest en bewaterd) worden.

Beantwoording

Het zicht vanaf de woning van reclamant op de zuidelijke entree/Nijverheidsweg is nihil. Gebouwen, hekken en beplanting blokkeren het zicht op de nieuwe weg volledig (zie onderstaande illustratie, figuur 2).

Figuur 2: Illustratie zichtlijnen tussen zuidelijke entree en woning van reclamant.



Medio 2017-2018 is de groenstrook tussen de woningen aan de Achterdijk en het bedrijventerrein Overhoeken opnieuw ingericht. Onderdeel ervan is de aanplant van een nieuwe laurierhaag. Deze planten hebben hun tijd nodig om in de hoogte te groeien. Deze groenstrook valt overigens buiten de kaders van het nieuwe bestemmingsplan.

In het schetsontwerp van de zuidelijke entree is bij de nieuwe beplanting rekening gehouden met een nieuwe haagbeplanting op diverse plaatsen, waaronder naast het perceel bij Kees de Bruin. Deze haag dient nog wel met dit bedrijf afgestemd te worden. Indien deze haag er komt is het zicht vanaf de woning van reclamant, voor zover die er al was, volledig weg.

4. INFORMATIEBIJEENKOMST 2 JULI 2019

Tijdens de inzagetermijn van het voorontwerpbestemmingsplan is in de kantine van de gemeentewerf een informatiebijeenkomst gehouden voor het bestemmingsplan Zuidelijke entree Overhoeken I en II. Van 17:00 uur tot 19:30 uur konden geïnteresseerden vragen stellen over het bestemmingsplan en de inrichting van de verbindingsweg.

De avond is in totaal door circa 15 personen bezocht. Het merendeel van de aanwezigen waren daar namens een bedrijf op Overhoeken.

Samenvattend zijn de volgende onderwerpen/aandachtspunten aan bod gekomen:

1. *De nut en noodzaak van de tweede ontsluitingsweg;*
 - Een tweede volwaardige entree dient ter verbetering van de bereikbaarheid van Overhoeken.
 - Versterken robuustheid verkeersnetwerk. Het netwerk is minder gevoelig voor opstoppen omdat er alternatieve routes ontstaan.
 - De oprit Kleidijk/Groene Kruisweg is voor veel bedrijven wenselijk om open te houden. Het is niet de ambitie van de gemeente om deze af te sluiten. De oprit is echter veel te kort. Bovendien is het ook de wens van de provincie om de oprit te verwijderen. Het verwijderen van de oprit, zonder nieuwe entree zorgt voor meer verkeersproblemen.
2. *De noodzaak van extra parkeerplaatsen;*
 - Enkele ondernemers wijzen erop dat de gemeente extra openbare parkeerplaatsen aanlegt, terwijl van ondernemers wordt verwacht het parkeren op eigen terrein op te lossen.
 - Hierin zit inderdaad een tweestrijd in het beleid van de gemeente. Het klopt dat de gemeente vindt dat ondernemers het parkeren op eigen terrein moeten oplossen. Door de groei van veel bedrijven over de jaren heen blijkt de feitelijke situatie anders te zijn. Handhaven is lastig aangezien parkeren in openbaar gebied niet is verboden. De overvloed aan geparkeerde voertuigen zorgt voor verkeersproblemen. In 2014 is bij de herinrichting van het openbaar gebied er al voor gekozen om het parkeren in de openbare ruimte beter te reguleren door (meer) parkeerplaatsen te faciliteren. De parkeerdruk is echter nog steeds hoog, waardoor bijvoorbeeld op langs de Industrierweg en de Dienstenstraat bottlenecks ontstaan. Door extra parkeerplaatsen aan te leggen, bovenop de te compenseren parkeerplaatsen is beoogd de algehele bereikbaarheid van en over het terrein te verbeteren.
3. *De bereikbaarheid van diverse bedrijfspercelen als gevolg van de ontsluitingsweg;*
 - Bij het ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid van diverse percelen langs de Zuidelijke entree. Specifiek het deel van de Nijverheidsweg van en naar de gemeentewerf heeft de aandacht omdat in de nieuwe situatie de weg gecombineerd wordt



met een ontsluiting van het perceel Nijverheidsweg 1. Het plaatselijke bedrijf moet met langere voertuigen over deze weg kunnen.

In het ontwerp is rekening gehouden met al het verkeer dat over deze weg moet. De weg wordt ca. 7,10 meter breed. Dit is breed genoeg.

- Een ondernemer aan de Dienstenstraat geeft aan dat door de ontsluitingsweg er meer verkeer langs zijn perceel zal rijden, waardoor deze niet meer toegankelijk is. De gemeente verwacht niet dat door het plaatselijk toenemende (sluip)verkeer het perceel van deze ondernemer niet meer bereikbaar zal zijn. Door de nieuwe entree spreidt het verkeer zich juist beter. De kans dat de hoeveelheid verkeer voor blokkades zorgt wordt daarmee kleiner.

4. *Met welke andere verkeersmaatregelen de verbindingsweg wordt gecombineerd;*

- De zuidelijke entree is een onderdeel van een breder plan om de bereikbaarheid op het terrein te verbeteren. Een deel van het totaal beoogde maatregelenpakket is inmiddels ook al uitgevoerd.
- Er zijn 2 verkeersonderzoeken (Mobycon en Movares) uitgevoerd waarin diverse aanbevelingen zijn gedaan op basis van verschillende scenario's. Niet alle maatregelen die zijn benoemd in de verkeersrapporten worden opgevolgd. Reden hiervoor is dat er keuzes zijn gemaakt in het uiteindelijke maatregelen pakket. Enkele aanbevelingen uit het rapport van Mobycon hoeven niet opgevolgd te worden omdat de geschetste knelpunten op basis van een aanbeveling uit het rapport van Movares al oplosbaar is. Via de oplegnotitie "Onderbouwing Zuidelijke entree Overhoeken I en II" is beoogd een overzicht te maken van alle aanbevelingen en de keuzes die daarin door de gemeente zijn gemaakt. Toch is ondanks deze notitie niet voor iedereen duidelijk genoeg dat een aantal genoemde aanbevelingen (zoals het afsluiten van de kruising Kleidijk/Rivierweg) geen onderdeel vormen van het beoogde totaalpakket aan maatregelen.

5. *Oprit Kleidijk naar Groene Kruisweg;*

- De gemeente had geen ambitie om de oprit van de Kleidijk naar de Groene Kruisweg bij voorbaat af te sluiten. Ondernemers hebben duidelijk gemaakt de oprit te willen behouden in verband met de bereikbaarheid. Het afsluiten gaat mogelijk wel onderdeel vormen van het plan. Er zijn ook al maatregelen genomen om de oprit voor vrachtverkeer af te sluiten. Het college heeft inmiddels al besloten de inrit af te sluiten voor vrachtverkeer (verkeersbesluit, publicatiedatum 21-11-2019). Reden hiervoor is dat de oprit niet voldoet (lengte is te kort). Bovendien is het ook de wens van de provincie Zuid-Holland om de oprit af te sluiten. Daar komt bij dat door de tweede ontsluitingsweg mogelijk een sluiproute ontstaat. Gevolg hiervan is dat er een toename van de geluidsbelasting ontstaat op de (bedrijfs)woning Ambachtsweg 4. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet in dat geval maatregelen onderzocht worden. Het tegengaan van sluipverkeer door de oprit te verwijderen is de meest voor de hand liggende maatregel.

6. *Sluipverkeer als gevolg van het plan, mede in relatie tot toename van sluipverkeer vanuit Essendael.*

- Tijdens de avond is gevraagd of in de verkeersberekeningen wel rekening is gehouden met (sluip)verkeer vanuit Essendael. Het antwoord hierop is ja. Er is uitgegaan van een projectie van de verkeersintensiteit in het jaar 2025. Verwacht wordt dat grotendeels gebruik wordt gemaakt van de Rivierweg. Eventueel sluipverkeer zal niet via de nieuwe verbindingsweg verlopen, maar eerder via de Kleidijk. Zelfs voor die route is de eventuele tijdswinst beperkt. De totale hoeveelheid sluipverkeer vanuit Essendael zal daardoor naar verwachting beperkt zijn.

Naar aanleiding van de informatieavond is gekeken in hoeverre de gestelde vragen al toereikend zijn beantwoord in de toelichting van het bestemmingsplan. Daar waar dit niet het geval is, is de toelichting aangepast.

5. WIJZIGINGEN IN HET ONTWERPBESTEMMINGSPLAN NAAR AANLEIDING VAN OVERLEGREACTIES.

In onderstaande overzicht zijn is per punt uit de inspraakreactie aangegeven of het voorontwerpbestemmingsplan is gewijzigd.

Overlegpartner	Punt	Wijzigingen naar aanleiding van overlegreactie
TenneT	1	-
DCMR	1	In de toelichting van het bestemmingsplan worden de mogelijke compensatiemaatregelen benoemd tegen een eventuele toename van de geluidsbelasting voor Ambachtsweg 4.
	2	In de toelichting van het bestemmingsplan komt te staan dat alle geluidsgevoelige objecten binnen 200 meter zijn onderzocht. Wanneer blijkt dat bij een geluidgevoelig object geen belemmeringen voorkomen, zijn de geluidgevoelige objecten die verder hiervan liggen niet meer getoetst, omdat hier ook geen belemmeringen meer zullen voorkomen. Dit is ook conform het onderzoek dat is uitgevoerd.
	3	-
WSHD	1	-
RRP	1	De dubbelbestemming "Leiding – Olie" wordt vervangen voor de dubbelbestemming "Leiding – Brandstof", inclusief de bijbehorende planregels.
VRR	1	-
Reclamant 1	1	-
	2	-
	3	-
	4	-
	5	In de toelichting wordt de verplaatsing van de paslezer en aanmeldpaal benoemd.
Reclamant 2	1	In de toelichting van het bestemmingsplan komt te staan dat alle geluidsgevoelige objecten binnen 200 meter zijn onderzocht. Wanneer blijkt dat bij een geluidgevoelig object geen belemmeringen voorkomen, zijn de geluidgevoelige objecten die verder hiervan liggen niet meer getoetst, omdat hier ook geen belemmeringen meer zullen voorkomen. Dit is ook conform het onderzoek dat is uitgevoerd.
	2	-
	3	-